Fünfhundert Jahre Schiffbaugeschichte aus dem Meeresgrund geholt.

Dr. P. Wüst, Hamburg

Dieser Bericht über die im Museum für Hamburgische Geschichte gezeigte Ausstellung einiger Ijsselmeerschiffsfunde erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Angesichts der überwältigenden Vielseitigkeit der Ausgrabungsergebnisse fällt es schwer, sich kurz zu fassen: Überwältigend sowohl die Zahl der bis jetzt gefundenen Schiffe (an die 200) als auch ihr guter Erhaltungszustand. Wir wissen, daß zwischen den Wikinger-Langschiffen und den Schiffen des 17. Jahrhunderts in unseren Kenntnissen des Schiffbaues eine große Lücke herrscht, nur überbrückt bzw. notdürftig ausgefüllt von dem Fund der Kalmarboote (vgl. Hinderer in "Mechanikus" 1963) und in jüngster Zeit von dem leider noch nicht ausgewerteten Bremer Koggenfund (vgl. Fliedner in Nr. 2 Hefte des Fockemuseums), im übrigen aber von Rekonstruktionen und Rückschlüssen aufgrund von Siegeln, Geschichtsquellen usw. (Heinsius, Das Schiff der Hansischen Frühzeit, Weimar 1956). Jetzt aber werden in naher Zukunft genaue Daten, Fotos, Zeichnungen von ca. 80 als wichtig und interessant erkannten Seefahrzeugen, vom Fischerboot des Mittelalters bis zur Fleute des 17. Jahrhunderts vorliegen. Es ist sicher, daß damit die interessantesten neuen Erkenntnisse auf uns zukommen, und daß sich unser Wissensbereich auf diesem Gebiet ungeahnt erweitern wird. Besonders hervorzuheben ist, daß die Funde in der jetzt trockengelegten Zuiderzee (heute Ijsselmeer genannt) liegen. Entdeckt werden sie vor allem beim Ausheben der Drainagegräben, die den ehemaligen Meeresboden in einem dichten Netz, z. T. nur 10 m voneinander entfernt, durchziehen. Die Schiffe können also in aller Ruhe genau vermessen und ausgewertet werden. Dabei ist auch der Name "Wrack" nur bedingt richtig: Ein untergegangener Schiffskörper bettet sich schon in wenigen Jahren in den Schlick usw. des Meeresgrundes ein, wobei wohl die Aufbauten weggeschlagen werden, der Rumpf etwa vom Deck abwärts aber mehr oder weniger gut erhalten bleibt und nun im selben Zustand wie er untergegangen ist wiedergefunden wird, nicht vergleichbar etwa mit der Bremer Kogge, die ja der Vergangenheit buchstäblich entrissen wurde und deren Zusammenbau noch Probleme aufgeben wird.
In den Niederlanden ist man sich jetzt der großen Bedeutung der Funde bewußt. Eine Gruppe von "Marine-Archäologen", Schiffbauern, Vermessungsfachleuten und Zeichnern, beauftragt vom Rijksdienst van de Ijsselmeerpolders, Standort Museum Schokland bei Kampen, beschäftigt sich gründlich mit jedem Wrackfund. Nach der sogen. Quadranten-Methode erfolgt zunächst die Ausgrabung, besonders sorgfältig deshalb vorgenommen, um die Bodenschichten, in die das Schiff eingebettet ist, und ihre durch den Untergang bewirkte Veränderung (Verwerfung) genau zu erkennen. Hieraus kann man dann die ersten Schlüsse auf den ungefähren Zeitpunkt des Schiffbruchs ziehen: Die Zuiderzee war ja im Laufe der Zeit zahlreichen vom Klima u. a. beeinflußten Überflutungen ausgesetzt, unterbrochen auch von Trockenzeiten mit entsprechender Besiedlung. Süßwasser, Salzwasser, Brackwasser, Sturmfluten - jede Periode hinterließ auf dem Boden ihre Sedimente mit bestimmten Einlagerungen (Muscheln usw.), die mit biologischen Verfahren zu datieren sind. Bestätigung findet dann dieses Ergebnis durch Funde von Gebrauchsgegenständen und dergleichen im Schiffswrack selbst, sodaß insgesamt meistens recht genaue Angaben über den Zeitpunkt des Schiffsunterganges gemacht werden können, was allein durch die Bauweise des Fahrzeuges in anbetracht der langsamen Entwicklung und der Vielzahl der gefundenen Schiffstypen sonst keineswegs möglich wäre. Insbesondere sind natürlich Münzen ein gutes Mittel zur Zeitbestimmung, aber auch Tonpfeifen, die in den Niederlanden seit etwa 1600 in großen Mengen hergestellt wurden, erwiesen sich als zuverlässig, hatten doch die Hersteller ihre eigenen Marken und änderten die Form ihrer Erzeugnisse der Mode entsprechend schnell!
Der Aufgrabung des Schiffsfundes folgt dann die genaue Vermessung mit Nivelliergerät und Messband. Alle Teile werden gereinigt, gezeichnet, fotografiert, die Lage festgestellt, wichtige Einzelteile und Sonderfunde gesondert behandelt. Danach wird das Schiff auseinandergenommen, die interessantesten Teile und Funde werden ins Museum geschafft zur Aufbewahrung (über die Probleme der Holzkonservierung soll hier nichts weiter gesagt werden). Man will ein oder mehrere bedeutsame Schiffe später im Ganzen bergen und aufstellen. Einstweilen sind diese Funde wieder an Ort und Stelle im Grundwasser eingebettet.

Wie schon erwähnt, ist man dabei, die Funde genau auszuwerten und eine zusammenfassende Darstellung zu geben. Zur Zeit kann man anhand der in der Ausstellung gezeigten Großfotos usw. nur einige allgemein gehaltene Bemerkungen zu den einzelnen Schiffen machen. In der Ausstellung wurden weiterhin einige Großreproduktionen von Schiffsdarstellungen der zeitgenössischen, niederländischen Graphik gezeigt.
Mehrere mittelalterliche Fahrzeuge zeigen die schrägen, in sich geraden Steven, breite Klinker-Plankengänge, die nach beiden Enden konkav zulaufende "scharfe" Form bei verhältnismäßig großer Breite mittschiffs. In einem Fall sind die Planken an den Enden klinker gebaut, an der breitesten Stelle stoßen sie stumpf aneinander! Da die Bremer Kogge angeblich die untersten Gänge kraweel hat, alle anderen aber klinker, und man in den Niederlanden ein Schiff gefunden hat, bei dem es genau umgekehrt ist, haben wir also alle denkbaren Mischformen. Auffallend an den frühen Schiffen ist, in wie starkem Maße mit gewachsenem Holz gearbeitet wurde, und zwar ließ man das nur endrindete Astholz praktisch so wie es war, nur an der Auflagefläche bearbeitet, soweit unbedingt nötig. So ist der Spantenaufbau und die Wegerung etc. im einzelnen oft unregelmäßig und unsymmetrisch, d. h. einem Innholz an Steuerbord entspricht oft nicht ein gleiches an Backbord, wenn auch der Gesamteindruck regelmäßig ist. Man kann wohl sagen, daß der damalige Schiffbauer Form und Lage des einzelnen Bauteiles weitgehend von dem Holz abhängen ließ, was er gerade zur Verfügung hatte. Auch Steven und Totholz sind mitunter - man möchte sagen - so willkürlich zusammengebaut. Die einzelnen Teile der Spanten sind bei den frühen Schiffen nicht in Längsschiffrichtung nebeneinander, sondern aufeinander zusammengesetzt, also anders als wir es vom 17. Jahrhundert her kennen. Die Art und Weise, in der dieser Zusammenbau mit Hilfe der langen, z. T. verkeilten Holznägel erfolgte, läßt darauf schließen, daß hier jedenfalls nicht zuerst die Planken über Hauptspant und Mallen zusammengefügt und dann erst die Spanten eingesetzt wurden, ebensowenig wie zuerst das Spantengerüst vollkommen fertig gebaut worden ist, bevor die Beplankung erfolgte. Vielmehr zwingt die Betrachtung der Zuiderzeeschiffe und ihrer rein handwerklichen Konstruktion doch zu der Annahme, daß diese Schiffe in einer dem "Korbbau" ähnlichen Weise aufgebaut wurden (der Ausdruck stammt von Baker,